

PROCÉS PARTICIPATIU DEL PMUS DE PREMIÀ DE MAR FASE D'ANÀLISI - DIAGNOSI

**Informe de resultats i aportacions
de la sessió de presentació i debat de la
diagnosi de mobilitat**

Setembre 2016

Realitzat per:



Rambla Guipúscoa, 77-79, Bx.1ª 08020 Barcelona
Tel: 93 278 19 82 Web: www.edas.cat

Direcció tècnica del procés i redacció de l'informe:

Manel Gil

Dinamització dels grups de treball i buidament de resultats:

Obdulia Domínguez

Manel Gil

Amb el suport tècnic en mobilitat de:



Direcció facultativa:



Amb el suport de:



Índex

Índex	2
1. Introducció	4
2. Aspectes metodològics	6
3. Resultat del debat als grups.....	10
4. Síntesi de resultats dels grups de debat	28
5. Avaluació de la sessió	32

1. Introducció

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, és el document bàsic per a la planificació de les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis i com a tal, ha de consensuar i definir les estratègies i accions a desenvolupar en els 6 anys posteriors a la seva aprovació.

Més enllà de les consideracions legals, ha de constituir-se com una eina útil per a la reflexió compartida de l'administració i la ciutadania en el procés de planificació de les accions necessàries per a fer més sostenible, social, ambiental i econòmicament, la mobilitat del municipi. En aquest sentit, la *Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana* elaborada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, estableix els continguts i els processos bàsics que han de donar forma a aquests elements de planificació.

Entre els mateixos, recull la necessitat d'implicar la ciutadania en la planificació de la mobilitat, a través de fórmules participatives que permetin incorporar els seus punts de vista i implicar-se en la presa de decisions. En aquest sentit, l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Premià de Mar incorpora el disseny i implementació d'un procés de participació ciutadana que es desenvolupa de manera paral·lela als diferents moments de la seva redacció.

Aquest document recull els resultats obtinguts a la Sessió de presentació i debat de la prediagnosi sobre mobilitat. Aquest ha estat un dels mecanismes de participació directa posat a l'abast dels ciutadans i ciutadanes de Premià de Mar en la fase de formulació de la diagnosi de mobilitat del municipi.

El document que teniu a les mans, s'estructura en cinc blocs:

- Introducció
- Presentació dels aspectes metodològics de la sessió
- Presentació dels resultats del debat en els grups de treball en relació a la prediagnosi
- Síntesi de resultats
- Valoració de la sessió

2. Aspectes metodològics

2.1. DIFUSIÓ, CONVOCATÒRIA I ASSISTÈNCIA REGISTRADA

La celebració de la *Sessió de presentació i debat de la prediagnosi sobre mobilitat* ha comptat amb una difusió prèvia a la celebració de la mateixa, que s'ha articulat a través dels següents mecanismes:

- Dedicació d'un espai específic al web municipal que engloba els processos participatius al municipi <http://governobert.pdm.cat/participacio/proces-de-debat/39/pla-de-mobilitat-urbana-sostenible-pmus/>



- Convocatòria genèrica convidant la ciutadania a la participació a través de la pàgina web municipal i xarxes socials municipals.



- Invitació a participar a les entitats del teixit associatiu del municipi, especialment les vinculades a la mobilitat, i a persones incloses en el registre ciutadà de participació.
- Seguiment telefònic a les entitats del municipi.
- Com a part de la difusió del procés participatiu, l'Ajuntament ha encarregat el disseny d'una imatge gràfica específica que ha permès fer difusió del mateix i de la jornada en suport paper (cartells)



Com a resultat d'aquest esforç de difusió, s'ha assolit l'assistència de 32 persones a la sessió.

2.3. ORDRE DEL DIA DE LA SESSIÓ

La sessió s'ha celebrat el dia 15 de Setembre de 2016 al Centre Cívic de Premià de Mar, entre les 19:30h i les 21:30h, amb el següent ordre del dia

- | | |
|--------|---|
| 19:15h | Recepció assistents. |
| 19:30h | Presentació institucional de la sessió, del procés de redacció del PMUS i del procés participatiu. Ajuntament de Premià de Mar. |
| 19:40h | Presentació dels espais i moments del procés participatiu. EDAS. |
| 19:50h | Presentació de la diagnosi del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible a càrrec de l'empresa redactora, INTRA. |
| 20:15h | Tallers de participació per a la resolució de dubtes i validació de la diagnosi. EDAS. |
| | 20:15h - 20:30h Resolució de dubtes |
| | 20:30h – 21:15h Validació diagnosi i dels objectius de millora |
| 21:15h | Sessió plenària de resum de les aportacions fetes a cada taller. EDAS. |

2.4. CONTINGUT I ORGANITZACIÓ DEL DEBAT

La sessió s'ha organitzat en dos moments principals amb les següents finalitats:

- a) Per una banda ha estat un mecanisme per difondre els resultats de l'estudi de diagnosi de la mobilitat del municipi. La presentació ha estat realitzada per tècnics de l'empresa Intra en un plenari inicial.
- b) Per una altra banda, s'ha organitzat una dinàmica de treball en grups amb les persones assistents, per tal de recollir el seu posicionament respecte la informació facilitada sobre la diagnosi de mobilitat, facilitant l'aportació d'informació que pugui ser incorporada a la diagnosi.

Segons això, la vessant deliberativa de la sessió ha tingut els següents moments:

1. Distribució de les persones assistents en grups heterogenis (perfils barrejats). S'han organitzat dos grups de treball, cada un d'ells facilitat per un/a tècnic/a del nostre equip i amb el suport tècnic en aspectes relacionat amb la mobilitat amb personal tècnic de l'equip redactor del PMUS, l'empresa INTRA.
2. Resolució de dubtes sobre l'exposició de la diagnosi.
3. Debat al voltant dels aspectes destacats per la diagnosi en relació als diferents modes de mobilitat: vianants, bicicleta, transport públic i vehicle privat.
4. Plenari de posada en comú dels aspectes sorgits durant el debat
5. Cloenda.

3. Resultat del debat als grups

3.1. APORTACIONS A LA DIAGNOSI DE MOBILITAT

En aquest apartat es presenten les aportacions realitzades en els dos grups de treball organitzats, agrupades en àmbits temàtics. La facilitació del debat no ha cercat construir un consens del discurs dins del grup, sinó que s'ha permès que el debat fluís en una pluja d'idees, donat que l'objectiu era ampliar informació sobre la diagnosi de mobilitat. Així doncs, en general es relaten aportacions particulars realitzades per alguna de les persones participants, a no ser que s'indiqui el contrari.

En general, els participants s'han mostrat d'acord amb els resultats presentats respecte la diagnosi de mobilitat del municipi. Tot i així, durant el debat en els grups s'han pogut plantejar alguns matisos, dubtes i aportacions que confirmen, complementen i enriqueixen les dades aportades tècnicament. Seguidament s'exposen els principals aspectes destacats en cada un dels àmbits temàtics treballats durant la sessió, dins de cada un dels grups de treball.

GRUP DE TREBALL BLAU

El debat al grup s'ha iniciat amb l'exposició, per part de les persones participants, de situacions concretes que es donen en el dia a dia del municipi, especialment en relació a la mobilitat amb vehicle privat i la seva relació amb el vianant.

Posteriorment el debat s'ha pogut canalitzar de manera que s'han recollit múltiples aportacions sobre els diferents modes de mobilitat:

AMBIT 1: MOBILITAT A PEU

En relació a la mobilitat dels vianants s'ha considerat:

Peatonalització

Es manifesta interès general perquè l'àrea del casc antic esdevingui una zona de vianants, on només puguin accedir els vehicles dels residents. Existeixen però, dificultats manifestes derivades de la manca d'aparcaments. Es denuncia que existeixen persones foranies del municipi que accedeixen als espais pacificats en vehicle privat i que fins i tot hi ha trams que els fan en contra direcció.

Es recull la demanda que el C/ Virgen del Pilar que s'integri a la xarxa de camins escolars.

Passos de vianants

Una de les persones participants exposa que a l'Avinguda Torrent Castells el pas de vianants no està situat davant de la sortida de l'escola, sinó a l'alçada del club de tennis. A més es considera que aquest carrer és perillós perquè els cotxes van molt ràpids. Segons això es demana desplaçar el pas de vianants a la sortida de l'escola.



Imatge: Google Maps

En aquest punt, les persones participants inicien un debat al voltant dels passos de vianants de la N-II. Una part dels participants considera que s'haurien d'eliminar perquè consideren que aquests passos al mig de la carretera són perillosos, donat que els cotxes van a velocitat elevada, existeix un nivell de trànsit molt elevat, i en ocasions, tot i que hi ha semàfors, alguns vehicles no els respecten i es provoquen accidents i atropellaments.

En canvi, una altra part de les persones participants exposen que és necessari perquè facilita l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda i que aquests passos de vianants són d'un accés més còmode. En relació a aquest argument es manifesta la necessitat que els passos soterrats disposin d'un ascensor, el que podria facilitar l'eliminació dels passos de vianants de superfície. No s'acaba recollint una postura d'acceptació consensuada.



Imatge: Google Maps

Voreres

Es manifesta que les voreres de bona part del municipi són estretes i dificulten la mobilitat a peu, especialment per a aquelles persones amb mobilitat reduïda o que porten cotxet. Com a exemple es destaca la zona propera a La Salle.



Imatge: Google Maps

També es denuncia que hi ha carrers on a més el paviment de les voreres està en pèssimes condicions. Alguns altres elements que han estat assenyalats com aspectes que dificulten la mobilitat dels vianants a les voreres són: pilones, fanals, arbres i escocells situats a les voreres.



Imatge: Google Maps

AMBIT 2: MOBILITAT EN BICICLETA

Entre els usuaris de la bicicleta es manifesta que la convivència del vehicle a motor i de la bicicleta en algunes vies del municipi no funciona de manera correcta, sobretot perquè les persones usuàries del cotxe no sempre respecten la preferència de la bicicleta en aquells carrers on comparteixen espai. Es considera que per evitar accidents caldria que l'espai de la bicicleta estigués segregat.

També es recull la demanda s'exposa que el casc antic i la Gran Via haurien d'estar tancats al trànsit de cotxes per permetre un major ús de la bicicleta.

AMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

En el grup no s'han recollit aportacions en relació al transport públic.

AMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

En relació a la mobilitat en transport de vehicle privat, es destaquen els següents elements:

- Es manifesta que existeix un excés de velocitat dels vehicles a motor a tot el municipi. A aquest excés de velocitat cal afegir la manca de respecte als límits de velocitat establerts, sobretot als carrers pacificats o amb limitació entre 10 Km/h i 30 Km/h. Com a exemple d'aquesta situació s'esmenta l' Eixample, o el C/ Mercè, on hi ha aquesta limitació i els cotxes no el respecten. Al C/ Mercè hi ha el Centre d'Atenció Primària (CAP) i a més coincideix que va cap a la carretera, a Barcelona, aspectes que fan que hi hagi molt de trànsit. Aquesta situació també s'observa a la Gran Via.
- Algunes de les persones del grup assenyalen que l'excés de velocitat dels vehicles es veu agreujat perquè consideren que no hi ha una suficient presència policial per controlar aquest aspecte. Valoren que la policia local es preocupa per captar les infraccions d'aparcament i la grua, i no per controlar l'excés de velocitat dels vehicles.
- Es planteja que la velocitat es pot controlar a través d'elements reductors de la velocitat a l'àmbit urbà. Un carrer on es considera que seria necessari implantar elements reductors de

velocitat és el C/ Enric Granados, on els cotxes agafen velocitats elevades.

- Els participants també relacionen l'excés de velocitat amb la manca o deteriorament dels senyals de trànsit. Així, es manifesta que a Premià de Mar una bona part dels senyals són petits i no compleixen la seva funció dissuasiva perquè gairebé no són percebudes pels conductors, o estan tapats per arbres. Com a exemple d'aquesta situació s'assenyala el C/ St. Cristòfol, on es manifesta que els conductors no paren i no es respecten les prioritats.



Imatge: Google Maps

- Els carrers de la Gran Via i Enric Granados són les dues grans vies en direcció cap a Mataró. S'assenyala que quan hi ha problemes en alguna d'aquestes vies, es produeix un col·lapse circulatori que afecta a tot el municipi.
- Es manifesta que a la carretera de Premià de Dalt hi ha dos semàfors que estan sincronitzats amb la N-II per facilitar la incorporació, però això dona lloc a que els vehicles entrin en el casc urbà a velocitats força elevades.
- S'assenyala que al barri del Cos només hi ha tres sortides i aquestes es col·lapsen sovint.
- En relació a la presència de camions a l'àmbit urbà es recullen diferents manifestacions:
 - o Per una banda es denuncia l'entrada al poble de camions de gran tonatge que a més de generar problemes de col·lapse del tràfic rodat, genera inseguretat i molèsties entre el veïnatge. Es considera que aquestes situacions es produeixen per la manca de senyalització que indiquin la prohibició d'entrar al municipi a aquests camions.

- Per altra banda, s'apunta que el creixement del comerç a la Gran Via ha generat una major circulació de camions que serveixen a aquests comerços (càrrega i descàrrega).
- Es considera que els camions d'escombraries són molt grans i generen moltes molèsties: per exemple fan malbé el paviment de la calçada i també suposen un risc per als vehicles aparcats a la via pública. En aquest punt es genera certa polèmica entre les persones participants sobre l'horari de recollida d'escombraries: mentre que una de les persones participants considera que les franges horàries de recollida no són apropiades, altres persones manifesten que la recollida és molt àmplia a causa de la recollida selectiva i que l'horari va ser escollit després d'un estudi que va valorar quin era el que tenia un menor impacte sobre la vida i el descans dels veïns de Premià de Mar.

El debat en el grup respecte el vehicle a motor ha portat a avançar algunes possibles solucions i actuacions a dur a terme:

- Senyalitzar visiblement els passos de vianants.
- Senyalització de rutes a seguir pels camions de gran tonatge, alternatives a l'entrada al municipi.
- Canviar el format dels senyals de trànsit per un de majors dimensions que faciliti la seva visibilitat.
- Es recull la demanda que es pugui pujar per l'Eixample fins al carrer Esperança i després poder anar cap a la dreta i l'esquerra.
- S'apunta a que al Carrer Gran via caldria col·locar elements reductors de la velocitat per que els cotxes suavitzin la velocitat.
- S'apunta que l'Eixample en un moment anterior no era accessible des de la carretera, i es considera que potser caldria valorar de nou impedir l'accés dels vehicles a motor.

AMBIT 5: APARCAMENT

Aquest és un tema especialment sensible, que preocupa a gran part de les persones del grup. En el cas del casc antic, es recull un posicionament d'acord amb el fet que estigui reservat als vianants. Aquesta mesura, però ha portat a l'eliminació de places d'aparcament, i no s'han generat d'alternatives, el que es considera que provoca dèficit a les zones properes. En aquest sentit s'apunta que seria convenient crear aparcaments dissuasius a la perifèria, que puguin estar connectats al casc antic per itineraris per a vianants i transport públic.

D'altra banda, s'observa que hi ha gent que deixa el cotxe al carrer tot el dia, el que dificulta la rotació en

l'aparcament.

Guais

S'observa l'existència de guais que donen accés a aparcaments privats amb capacitat per a un únic vehicle, de manera que si la família té més d'un cotxe, han d'estacionar-los a la via pública.

Les persones participants consideren que la normativa municipal no permet els guais per a un únic vehicle, sinó que han de tenir un mínim de dos aparcaments a casa per poder-lo tenir. En aquest sentit es considera que no s'hauria de permetre la renovació del gual en aquests casos.

ALTRES QÜESTIONS

Durant el debat han sorgit altres qüestions que poden afectar a la mobilitat de persones i vehicles, però que potser no són objecte del PMUS i han de ser abordades des d'altres àrees de la gestió municipal. Entre aquestes, s'apunta especialment a la demanda d'actuació sobre la vegetació d'habitatges privats que es denuncia que en moltes ocasions envaeixen la via pública, sobretot a les zones més residencials del municipi. En aquest sentit els representants de l'equip redactor manifesta que la mesura de les voreres ja té en compte aquest fet.

GRUP DE TREBALL VERD

El debat en el grup ha estat viu. S'ha iniciat plantejant alguns dubtes sobre l'exposició de la diagnosi, per després tractar els diferents modes de mobilitat, així com els objectius de millora plantejats a cada un d'ells. Durant el debat s'han recollit alguns comentaris de caràcter general que conviden a la reflexió abans de planificar millores en mobilitat.

Per una banda es recull un testimoni que manifesta que cal tenir en compte les característiques actuals de Premià de Mar: ha esdevingut una ciutat dormitori donat que molta població treballa fora. A més, el territori està congestionat i amb una elevada ocupació, tant el propi del municipi com el dels municipis propers. Per tant ha esdevingut en un emissor/receptor de mobilitat i un **territori de pas** per accedir a d'altres poblacions. En aquest sentit, es reflexiona que les mesures a implantar no poden suposar una barrera a aquesta necessitat de pas i de trànsit.

Un dels participants manifesta que en l'explicació de la diagnosi ha trobat a faltar projeccions de creixement de l'índex de motorització i també de població. Es pregunta si aquestes variables es tenen en compte per tal de planificar en conseqüència, per adaptar els usos de l'espai. Des de l'equip redactor es respon que si es tenen en compte i en funció de les mateixes es realitzen diferents escenaris de futur per realitzar propostes de millora. De tota manera, s'apunta que tot i que es poden realitzar propostes vàlides tècnicament, la normativa obliga. En aquest sentit es fa notar que el PMUS té com a finalitat promoure els modes de transport més sostenibles: vianant, bicicleta i transport públic, en detriment dels més contaminants.

Un altre participant manifesta que la normativa de planejament urbanístic de Premià de Mar és origen de molts dels mals de la seva mobilitat, i que els problemes de mobilitat haurien de ser entomats des d'un urbanisme que tingui en compte a les persones. En aquest sentit, es posa com a exemple casos com el del Passeig de Circumval·lació, que no està desenvolupat en tota la seva extensió i no uneix els punts que estava previst, afectant a la mobilitat general.



Imatge: Google Maps

Per altra banda, s'han recollit múltiples aportacions sobre els diferents modes de mobilitat:

AMBIT 1: MOBILITAT A PEU

En relació a la mobilitat dels vianants es considera:

Peatonalització

Una de les persones participants considera que les zones de vianants desenvolupades han afectat negativament al comerç del municipi. Altres persones del grup consideren que aquesta suposada davallada del comerç no es pot relacionar directament amb la conversió de carrers en exclusius per a vianants, donat que segons la diagnosi el 80% dels desplaçaments interns es realitzen a peu. Es considera que aquest és un indicador del fet que la població del municipi circula a peu per les zones comercials. En aquest sentit, en el debat en plenari, s'apunta que potser el problema del comerç es troba més en el model de consum que està lligat a l'oci, de manera que molta població s'adreça a comprar principalment a zones comercials que tenen oferta lúdica i d'oci.

En relació a les zones de vianants es manifesta que les zones que són limítrofes pateixen efectes no desitjats. Per exemple, en aquestes zones limítrofes es detecta una major ocupació de places d'aparcament per part de no residents: per una banda, els vehicles dels residents de les zones de vianants, que han vist expulsat el seu vehicle de la zona on viuen; per altra banda, hi ha persones que han d'accedir per comprar o per feina a les zones exclusives per a vianants, que s'atansen en vehicle

privat i l'han de deixar en aquestes zones limítrofes. Això implica una major pressió de l'automòbil sobre els residents de les zones limítrofs i una reducció de l'accés a aparcament lliure en superfície.

Voreres

Es manifesta que hi ha diferents zones del municipi on caldria ampliar les voreres. També es denuncia que en molts carrers, a més, el paviment de les voreres està en pèssimes condicions ("les voreres estan trinxades"). Es comenta que el nou Sorli té una vorera de 60 cm, aspecte que es considera inadmissible.

S'apunta que a molts carrers es troben **elements de mobiliari urbà** a les voreres que dificulten el trànsit dels vianants. Com a exemples es recullen les següents aportacions:

- Pilonos (Passatge General Prim, prop de la Plaça Mercè Rodoreda)



Imatge: Google Maps

- Escocells dels arbres

Es manifesta que els escocells dels arbres són un perill per als vianants, perquè estan ensotats, no estan a nivell del terra. Això pot provocar caigudes, sobretot en carrers estrets. En relació a l'arbrat com a obstacle per a la mobilitat dels vianants es destaca com a exemple l'arbrat del carrer Ramón Llull, que ocupa l'espai destinat als vianants, i dificulta el pas, sobretot a les persones amb mobilitat reduïda.



Imatge: Google Maps

- Pals de llum, fanals. Per exemple al Carrer Pilar amb Carrer Joan Vilano



Imatge: Google Maps



Imatge: Google Maps

Passos de vianants adaptats

Es manifesta que no tots els passos de vianants són adaptats. Com a exemple s'indica que a la Carretera de Vilassar de Dalt es manifesta que hi ha molts passos de vianants, però no tots estan adaptats.

Persones amb mobilitat reduïda

Les dificultats que es poden copsar en relació a la mobilitat a peu afecten de manera particular a les persones amb mobilitat reduïda.

S'identifica un punt perillós per a les persones que van en cadira de rodes o en cotxets, en la rotonda propera a la biblioteca, a la Plaça Calasparra. Existeix un pas de vianants adaptat que té un for pendent que fa que les cadires de rodes i els cotxets se'n vagin del pas de vianants.



Imatge: Google Maps



Imatge: Google Maps

A la zona de Gran Via es denuncia que les **terrasses** dels bars ocupen molt d'espai, el que dificulta el trànsit de les persones, sobretot d'aquelles que tenen mobilitat reduïda. En aquest sentit s'apunta que caldria fer complir la normativa vigent a les terrasses.

Altres dificultats que es manifesten de les persones amb mobilitat reduïda és la manca d'un **transport públic adaptat**, tant en el cas dels autobusos com del ferrocarril.

També s'apunta que han estat eliminades algunes **places de zona blava destinades a persones amb mobilitat reduïda**, sobretot a la zona de la Gran Via. Es pregunta per quina raó han estat suprimides. S'aventura que possiblement l'Ajuntament les ha suprimit perquè eren utilitzades per vehicles de persones sense mobilitat reduïda. De totes maneres, es reclama recuperar-les per facilitar la mobilitat d'aquestes persones.

A la Gran Via hi ha alguna plaça per a persones amb mobilitat reduïda que no són prou accessibles o que no faciliten l'accés dels conductors a la vorera

Es reclamen zones de descotxament properes a equipaments públics, amb limitació de temps, especialment per a persones que tenen especials dificultats per a accedir-hi.

Es denuncia que existeix una plaça reservada per a discapacitats davant del Cap que no és accessible, perquè està envoltada de diferents elements de mobiliari urbà.



Imatge: Google Maps

AMBIT 2: MOBILITAT EN BICICLETA

No s'han recollit valoracions de diagnosi en relació a la mobilitat en bicicleta.

AMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

En relació a la mobilitat en transport públic, es destaquen els següents elements:

- L'oferta de transport públic hauria de ser millor per fer que la població no tingués dependència del vehicle privat, sobretot per qüestions laborals.
- Es considera que caldria tenir en compte que l'estació de tren dóna servei al municipi i també a altres municipis del voltant. En aquest sentit es considera que l'aparcament disponible per aquelles persones que venen en vehicle privat per realitzar un canvi de mode de transport és insuficient.
- Les persones amb mobilitat reduïda reclamen millores en relació a l'accés adaptat al transport públic, tant dels autobusos, com del tren.

AMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

En relació a la mobilitat en transport vehicle motoritzat, es destaquen els següents elements:

- Es denuncia un excés de velocitat dels vehicles a la Carretera de Vilassar de Dalt. Sobretot es detecta que la gent que va des de la Nacional II es troben els semàfors en verd (onada verda) i això fa que els vehicles agafin una velocitat superior a la permesa.
- S'apunta que una possible solució per millora el trànsit a la població seria generar un corredor que unís els extrems del nucli (carretera de Vilassar de Dalt i Carretera de Premià de Dalt), per dalt (Gran Via) i per baix (Nacional II)



Imatge: Google Maps

La qüestió de l'estacionament és un tema especialment sensible, que preocupa a totes les persones del grup. En relació a les dades de l'estudi de diagnosi es manifesta que hi ha zones en les que l'ocupació nocturna de les places d'aparcament en superfície és fins i tot superior al 100% perquè es detecten casos de persones que estacionen el vehicle a sobre de la vorera. Per exemple al barri del Maresme.

En el grup genera certa polèmica el plantejament que el vehicle és un bé privat que ocupa un espai públic. L'hàbit estès, i encara vigent, d'ocupar l'espai públic amb el vehicle privat es considerat per part de la ciutadania com un dret adquirit i fer canvis en aquest sentit genera resistències. Fins i tot, persones que no disposen de vehicle privat consideren que és un "dret" dels propietaris el deixar el cotxe a la via pública. També es recull el testimoni de persones que creuen que el fet de pagar l'impost de circulació dóna dret a l'aparcament lliure en superfície. Les alternatives que suposen una despesa per al particular per guardar el cotxe en aparcaments no són ben rebudes.

De tota manera, es considera que la presència del vehicle privat i del problema de l'aparcament és una qüestió estructural d'un municipi que aplega prop de 30.000 habitants en 2 km quadrats. Per això, es considera que aquesta qüestió s'ha de gestionar amb solucions imaginatives que evitin que el municipi esdevingui un aparcament públic. En aquest sentit, s'apunten possibles solucions, com per exemple la creació d'aparcaments dissuasius als afores del municipi que siguin per a residents a Premià de Mar (zona de Can Buscarons, per exemple). També s'apunta a la possibilitat que s'ofereixin tarifes reduïdes als residents en els aparcaments municipals soterrats que tenen places en lloguer. Es considera que si es fessin tarifes atractives hi hauria més gent que llogaria places d'aparcament. Una altra possibilitat seria poder oferir d'alguna manera les places d'aparcament privades que estan buides de manera que puguin ser utilitzades pels usuaris que tenen necessitat d'aparcament.

També s'apunta al fet que el 2017 està previst obrir el nou port i que allà està previst disposar de 2.500 places d'aparcament que podrien ser utilitzades pels residents¹

Aparcament per a motos

Es manifesta que manquen aparcaments per a motos a tot el municipi, excepte a la zona del centre.

¹ A la pàgina web de l'Ajuntament i a premsa escrita es fa referència a una disponibilitat de 1.000 places d'aparcament <http://www.premiademar.cat/document.php?id=11934>

Guals

Es recull que existeixen guals en els que no hi ha possibilitat d'entrar un cotxe perquè hi ha un esglaó. En aquest sentit es manifesta que existeixen guals que no s'utilitzen per guardar cotxes.

Per altra banda es denuncia que hi ha molts guals que només permeten guardar un vehicle. Es considera que en el moment que l'Ajuntament renova aquest guals, no es compleix la normativa que obliga a que cada habitatge disposi de dues places d'aparcament.

ALTRES QÜESTIONS

Durant el debat s'han plantejat qüestions i demandes que tot i que poden tenir a veure amb la mobilitat de les persones, segurament no s'inclouen en la planificació de la mobilitat, perquè tenen un altre tipus de tractament, més específic. Entre les mateixes s'apunten les següents demandes:

Accessibilitat

En el grup es manifesta preocupació per la falta d'accessibilitat en alguns comerços i equipaments i es pregunta si això és objecte del PMUS. En aquest sentit es respon que aquesta qüestió no està contemplada pel Pla de mobilitat perquè és objecte d'un Pla d'Accessibilitat.

Vehicles elèctrics

També es mostra interès per conèixer si existeix o existirà una ordenança específica que reguli l'ús de vehicles elèctrics per al via pública, com per exemple segways o patinets elèctrics.

Vegetació d'habitatges privats

Es denuncia que hi ha vegetació que surt dels habitatges i que envaeixen la via pública, sobretot a les zones més residencials del municipi.

Mobiliari urbà específic per a gent gran

Es manifesta que caldria que el municipi disposés de una major quantitat de bancs i espais destinats a que la gent gran pugui descansar quan passeja pel poble. Per altra banda, es manifesta que els bancs existents són d'una alçada reduïda, i que no faciliten a les persones grans el reincorporar-se de manera autònoma un cop s'han assegut.

També es recull la demanda que el municipi pugui comptar amb un parc en el qual hi hagi aparells adaptats que permetin a la gent gran realitzar exercici físic (Parcs Urbans de Salut).

3.2. VALORACIONS RESPECTE ELS OBJECTIUS DE MILLORA PLANTEJATS

En relació als objectius de millora plantejats per l'equip redactor a cada un dels diferents modes de mobilitat, a partir de les manifestacions de les persones en els grups de treball, s'han recollit les següents valoracions:

3.2.1. MOBILITAT A PEU

3.2.1.1. Carrers del centre amb voreres inaccessibles on es podria establir plataforma única

En general es manifesta acord amb aquesta mesura. Fins i tot es recullen demandes puntuals d'ampliar-la a d'altres zones del municipi.

3.2.1.2. Carrers de l'eixample amb comerç on interessa millorar l'espai pels vianants.

Es manifesta acord amb aquesta mesura. En aquest sentit es comenta que caldria fer complir la normativa de terrasses per tal de minimitzar les molèsties a la mobilitat dels vianants

3.2.2. MOBILITAT EN BICICLETA

3.2.2.1. Millorar la permeabilitat cap a la zona de la costa

En general es manifesta acord amb aquesta mesura.

3.2.2.2. Potenciar l'ús compartit de la via en els eixos amb més demanda.

En aquest punt el posicionament dels integrants dels dos grups de treball ha estat diferent. Mentre les persones participants en el grup verd manifesten en seu acord amb que la calçada sigui l'espai a compartir per vehicle a motor i bicicleta, en el grup blau es destaca que la convivència no sempre és pacífica i es reclamen vies segregades per a la bicicleta. Es un tema a debatre.

3.2.3. TRANSPORT PÚBLIC

3.2.3.1. Millorar el servei en els barris amb menor cobertura

En general es manifesta acord amb aquesta mesura.

3.2.3.2. Millores de parades i accessibilitat

Es manifesta acord amb aquesta mesura. Especialment es reclamen mesures que millorin l'accessibilitat al transport públic per a persones amb mobilitat reduïda.

3.2.4. VEHICLE PRIVAT

3.2.4.1. Jerarquització de vies (Eixample)

Objectiu no valorat

3.2.4.2. Reordenació del trànsit i millora de la senyalització d'orientació

Es manifesta acord amb aquesta mesura. Especialment en relació a les mesures de millora de la senyalització.

3.2.4.3. Completar infraestructures

Objectiu no valorat

3.2.4.4. Gestionar el trànsit de pas

Objectiu no valorat

3.2.4.5. Resoldre punts de dificultats en la secció viària

Objectiu no valorat

3.2.4.6. Gestió de la velocitat (N-II)

Es recull acord amb aquest objectiu

3.2.4.7. Augment de la zona pacificada (Zona Llevant)

Objectiu no valorat

3.2.5. ESTACIONAMENT

3.2.5.1. Gestió de zones d'alta demanda residencial

3.2.5.2. Gestió de l'aparcament sense rotació (vehicles que no es mouen en tot el dia)

En general es manifesta acord amb la implantació de mesures imaginatives per a una gestió eficient de l'estacionament.

4. Síntesi de resultats dels grups de debat

En aquest apartat es presenten de manera resumida els principals posicionaments i idees-força, desenvolupats per les persones participants durant la sessió de debat de la diagnosi. La major part d'elles són en bona mesura compartides per bona part de les participants en el conjunt de sessions realitzades.

AMBIT 1: MOBILITAT A PEU

Les principals qüestions sorgides del debat tenen a veure amb:

Peatonalització

Es manifesta interès general perquè l'àrea del casc antic esdevingui una zona de vianants, on només puguin accedir els vehicles dels residents. Caldria, però, donar solució a la problemàtica que es genera per la impossibilitat d'aparcar en aquesta zona, i que afecta sobretot als residents de les zones limítrofes, creant, per exemple aparcaments dissuasius a la perifèria.

Passos de vianants

Es detecten diferents punts en els quals caldria ubicar passos de vianants, o que caldria adaptar per facilitar l'accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda.

Persones amb mobilitat reduïda

Les dificultats que es poden copsar en relació a la mobilitat a peu afecten de manera particular a les persones amb mobilitat reduïda. S'identifica algun punt perillós (Plaça Calasparra). També la necessitat de fer complir la normativa de les terrasses de bars per facilitar el trànsit de vianants.

Altres dificultats que es manifesten de les persones amb mobilitat reduïda és la manca d'un transport públic adaptat, tant en el cas dels autobusos com del ferrocarril. També s'apunta que han estat eliminades algunes places de zona blava destinades a persones amb mobilitat reduïda, sobretot a la zona de la Gran Via, o la manca d'accessibilitat d'alguna de les existents. Es reclamen zones de descotxament properes a equipaments públics, amb limitació de temps, especialment per a persones que tenen especials dificultats per a accedir-hi.

Voreres

En relació a les voreres es destaquen els següents aspectes a millorar:

- Es manifesta que les voreres de bona part del municipi són estretes i dificulten la mobilitat a peu, especialment per a aquelles persones amb mobilitat reduïda o que porten cotxet.

- Hi ha carrers en els quals el paviment de les voreres està en males condicions.
- Existeixen elements del mobiliari urbà que han estat assenyalats com aspectes que dificulten la mobilitat dels vianants a les voreres: pilones, fanals, pals de llum, arbres i escocells.

AMBIT 2: MOBILITAT EN BICICLETA

En relació a la bicicleta el posicionament recollit ha estat dispar en un i altre grup:

- En el grup blau es denuncia que la convivència entre vehicle a motor i bicicleta en aquelles vies que comparteixen espai no és sempre pacífica. Per això veurien bé implantar carrils segregats per a cada mode de mobilitat.
- En canvi al grup verd es veu positivament el fet que els dos modes de transport comparteixin la calçada.

AMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

Les principals qüestions sorgides del debat tenen a veure amb:

- Millorar l'oferta de transport públic per evitar que la població tingui dependència del vehicle privat, sobretot per qüestions laborals.
- Es considera que caldria tenir en compte que l'estació de tren dona servei al municipi i també a altres municipis del voltant. En aquest sentit es considera que l'aparcament disponible per aquelles persones que venen en vehicle privat per realitzar un canvi de mode de transport és insuficient.
- Les persones amb mobilitat reduïda reclamen millores en relació a l'accés adaptat al transport públic, tant dels autobusos, com del tren.

AMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

Les principals qüestions sorgides del debat tenen a veure amb:

- Es manifesta que existeix un excés de velocitat dels vehicles a motor a molts carrers del municipi, especialment als carrers que connecten amb altres municipis i també als carrers amb limitació per sota de 30 km/h.

- Com a mesures que permetin la reducció de la velocitat s'apunten: major pressió policial sobre les persones infractores, ubicació d'elements reductors de la velocitat a l'àmbit urbà, millora de la senyalització de trànsit, modificació en la regulació semafòrica.

Es detecta manca de senyalització que indiqui la prohibició de camions de gran tonatge al nucli urbà.

AMBIT 5: APARCAMENT

Les principals qüestions sorgides del debat tenen a veure amb:

- Bona part de les persones assistents consideren que existeix un dèficit d'aparcament al municipi i que aquest pot augmentar en el futur.
- Es considera que hi ha zones del municipi que superen el 100% d'ocupació de l'estacionament en superfície (barri del Maresme)
- S'observa que hi ha gent que deixa el cotxe al carrer tot el dia, el que dificulta la rotació en l'aparcament.
- Com a mesures que puguin pal·liar aquest dèficit s'apunten: generar espais d'aparcament dissuasiu a la perifèria per pal·liar el dèficit d'aparcament que pateixen els residents de les zones limítrofes a les zones peatonalitzades del casc antic; oferir tarifes reduïdes als residents en els aparcaments municipals soterrats que tenen places en lloguer.
- Es detecta que hi ha aparcaments privats amb gual que no compleixen la normativa municipal que segons es considera, obliga a que cada aparcament particular doni cabuda a més d'un vehicle.
- Es manifesta que manquen aparcaments per a motos a tot el municipi, excepte a la zona del centre. En relació a l'aparcament es considera:

5. Avaluació de la sessió

Tot mecanisme participatiu representa un procés educatiu en el que els agents implicats posen en pràctica una nova forma de treballar i relacionar-se per tal de construir conjuntament. Aquesta vessant educativa del procés suposa també, entre d'altres aspectes, un aprenentatge continu sobre la manera d'organitzar i conduir el procés per assolir els objectius marcats prèviament. Per aquesta raó copsar la percepció dels participants mitjançant mecanismes d'avaluació de les sessions deliberatives és un dels mecanismes que permeten recollir indicadors de la seva qualitat i així implementar millores en els processos participatius. L'objectiu de l'avaluació és doncs, identificar aspectes de millora en les dinàmiques desenvolupades.

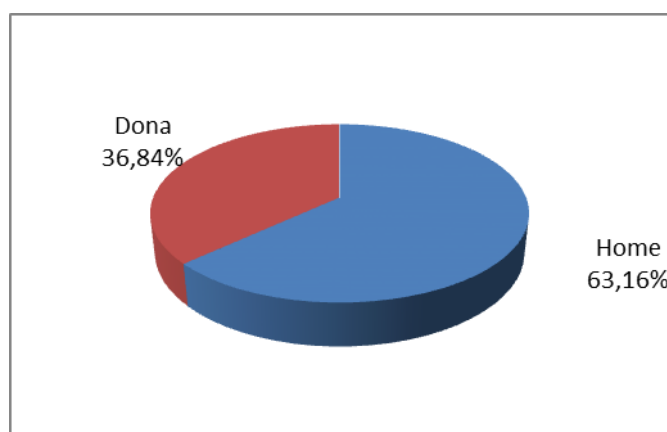
Amb aquesta intenció s'ha dissenyat un qüestionari que, complimentat voluntàriament pels participants a l'acabament del taller ens permet avaluar diferents aspectes del mateix.

PERFIL DELS PARTICIPANTS

S'han recollit les valoracions d'un total de 19 persones, tant representants d'entitats del municipi, com també persones que han assistit a títol individual.

- Sexe

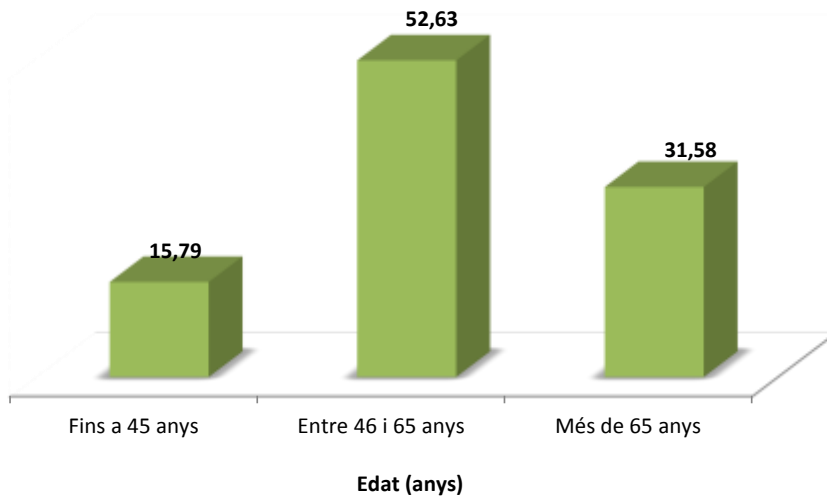
El 36,84% de les persones que han participat i han fet valoració del taller han estat dones, mentre que el 63,16% han estat homes.



Base: 19 persones

- Edat

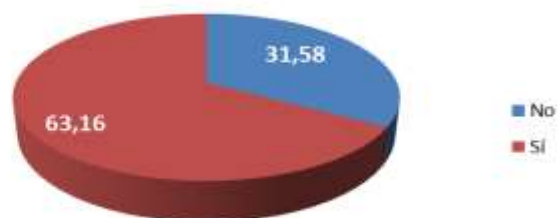
En relació a l'edat de les persones que han completat el qüestionari de valoració, la mitjana d'edat ha estat de 59 anys, en una forquilla que va entre els 37 i els 78 anys.



Base: 19 persones

- Pertinència a entitats

El 63,16% dels participants són representants d'entitats del teixit associatiu de Premià de Mar.



Base: 19 persones

VALORACIONS DELS PARTICIPANTS

- Valoracions mitjanes

El següent gràfic recull les valoracions mitjanes assolides per cada un dels aspectes avaluats pels participants en una escala compresa entre 0 i 10 punts:



Base: 19 persones

Totes les mitjanes de les variables avaluades han assolit resultants que superen els 7 punts en l'escala compresa entre 0 i 10 punts. La puntuació més baixa ha estat la valoració de la **Durada de la sessió de treball** que ha assolit una nota mitjana de 7,05 punts.

L'aspecte que ha rebut una millor valoració ha estat la **Possibilitat de manifestar lliurement les pròpies idees**, assolint una nota mitjana de 8,32 punts. En segon lloc apareix la **Claredat en l'exposició dels objectius de la sessió i La convocatòria i informació prèvia** en tercer lloc.

La **valoració global** dels participants en relació amb el fet d'haver pres part en els tallers deliberatius ha estat positiva, assolint una nota mitjana de 8,17 punts sobre 10 punts possibles.